16310
51

RELAZIONE

sulle costruende Ferrovie Umbre

Orvieto, 1914 - Tip. M. Marsili

RELAZIONE

sulle costruende Ferrovie Umbre

Orvieto, 1914 - Tip. M. Marsili

16310
51

ILLUSTRISSIMO SIG. PRESIDENTE

DELL' UNIONE UMBRA DELL' INDUSTRIA E DEL COMMERCIO

FOLIGNO

Ad evasione dell' incarico affidatomi da cotesto Onorevole Consiglio, mi permetto presentarle lo studio sulle costruende Ferrovie Umbre.

Confido che desso incontrerà l' approvazione della nostra UNIONE, *e possa costituire una prova non disprezzabile della serietà dei suoi intenti.*

Sento il dovere di comunicare che mi sono valso, specie per la parte storica, di molte notizie fornitemi dell' egregio Dott. Geralberto Buccolini di Orvieto, mio collega nel Comitato Esecutivo della Orvieto-Orbetello, e colgo l' occasione per ringraziarlo della sua cortesia.

Con i migliori saluti mi creda.

Dev.mo

ING. A. NETTI

RELAZIONE

SULLE COSTRUENDE FERROVIE UMBRE

Dovendo oggi esaminare il problema ferroviario dell'Umbria, non è fuor d'opera il rammentare che anche in questa regione, come del resto dappertutto, sono assai presto cominciate e non sono per finire le polemiche le più accese nel preferire l'una linea all'altra: e ciò era, ed è, e sarà fatale, fintantochè le Ferrovie Italiane non raggiungeranno quel chilometraggio, che l'intensità della nostra popolazione reclama, ma che la conformazione orografica del territorio, e le esigenze finanziarie del bilancio nazionale fortemente contrastano.

Le prime polemiche, per quanto ci può riguardare, apparvero già nel 1847, quando trattavasi di riunire Roma alle Marche ed alla Toscana.

Come allora per l'allacciamento colla Toscana, la cosidetta Pia Cassia per Viterbo, la valle del Vezza e Orvieto tentò far contrasto ai tracciati per Città di Castello o per Perugia, il quale ultimo fu poi adottato; così per l'allacciamento con Ancona, vi fu chi combattè la Ternana-Spoletina, sostenendo invece la Tiberina per Todi con riunione a Foligno. In prosieguo, costrutte la Roma-Spoleto-Ancona, la Orte Chiusi, la Foligno-Cortona e

poi ancora la Terontola-Chiusi e la economica Arezzo-Fossato, le polemiche si risollevarono vivacissime ed i progetti si susseguirono rapidi e molteplici. Su tutti i progetti primeggiò per tempo e per valore quello che l'Ing. Comm. Coriolano Monti pubblicò nel 1878, avente in mira il più breve percorso tra Roma e Venezia mediante una linea che, seguendo tutta la vallata del Tevere, valicasse poi gli Appennini in corrispondenza del Savio, lungo questo fiume scendesse a Cesena, e di là raggiungesse Venezia.

La sufficenza della Porrettana non permise fosse in quel momento preso in considerazione tale progetto, mentre più tardi parve alle Superiori Autorità Militari più consigliabile, a scopo strategico, l'apertura della Firenze-Faenza. E per questo, allo stesso modo che la provincia di Arezzo, per quanto riuscisse a far costruire la Casentinese fino a Stia, non potè ottenere il valico appenninico sotto il Falterona, così la provincia di Perugia non è riuscita ad ottenere il suo valico al colle di Verghereto o tra il Poggio dei Tre Vescovi e quello del Bastione, come più recentemente è stato indicato.

Ma, non avvilita da tale insuccesso, l'Umbria, dal 1878 ad oggi, non ha cessato di occuparsi di questioni ferroviarie. Infatti, messa momentaneamente in disparte l'Adriatico-Tiberina, le menti si volsero allo studio di progetti più modesti che avessero per allora il solo scopo di riunire mediante una o più linee radiali, l'anello circolare Terontola-Perugia Foligno-Terni-Orte-Orvieto-Chiusi, ed il più eccentrico e parziale costituito dalla economica Arezzo-Fossato. Così vennero prima i vari progetti Arienti a scartamento ridotto e con deviazione fino a Perugia-città del 1885 e del 1888, progetti che, per quanto approvati, però con riserva, dal Consiglio Superiore dei LL. PP., non incontrarono nè il favore delle popolazioni, poco soddisfatte dello scartamento adottato e della deviazione proposta, nè quello di qualsivoglia Società costruttrice.

Successivamente l'Arienti stesso e lo Zampi studiarono un nuovo progetto da Umbertide ad Orvieto, lungo la valle del Tevere, senza deviazioni ed a scartamento ordinario tipo 3°; poi,

per incarico del cosidetto Consorzio Marscianese, l'ing. Bonelli e ancora lo Zampi ristudiarono nel 1898 un nuovo progetto Ponte S. Giovanni-Todi-Orvieto, a scartamento ordinario tipo 2°. Ma nemmeno quest'ultimo progetto riuscì a raggiungere l'esecuzione, perchè, per iniziativa del generale Cherubini, per l'efficace attività dell'on. Ciuffelli e mercè il provvido intervento della Mediterranea, deciso l'abbandono del progetto precedente pure già corredato da un'approvazione del Consiglio Superiore dei LL. PP., venne studiata, approvata ed è in corso di esecuzione la ferrovia detta Centrale-Umbra a scartamento ordinario tipo 2°: Umbertide-Ponte S. Giovanni-Todi-Terni con allacciamento Ponte S. Giovanni-Perugia.

Nel frattempo, nel 1905, una nuova geniale iniziativa era sorta a Foligno ad opera principalmente dell'Avv. Comm. Arturo Buffetti-Berardi, allora Sindaco di quella città, oggi Presidente della Deputazione Provinciale Umbra, il quale lanciò l'idea della costruzione della grande linea trasversale Umbro-Maremmana: Foligno Todi-Orvieto-Acquapendente-Pitigliano-Orbetello-Porto S. Stefano.

La geniale idea, raccolta con entusiasmo dalle popolazioni nel grandioso Comizio tenuto in Foligno il 17 settembre 1905, venne tradotta in un elaborato progetto, con varianti, studiato dagli ing. Bertuzzi, Fazi, Abbiati, Ferroni, Zampi e Ricci-Busatti, che venne presentato al Consiglio Superiore dei LL. PP. in data 13 febbraio 1908, provvedendosi poi nel Giugno successivo alla regolare presentazione della domanda di concessione. Ma con deliberazione del 20 aprile 1909, il Consiglio Superiore dei LL. PP.; evidentemente preoccupato della recente concessione della Centrale, espresse parere contrario alla concessione del tronco esclusivamente Umbro: Foligno-Todi-Orvieto, consigliando peraltro il tronco Orvieto-Orbetello.

A seguito di questo parere, *da taluno a suo tempo previsto*, il Comitato Umbro-Maremmano dovette forzatamente scindersi, essendo ovvio che l'affrettamento delle pratiche relative alla Orvieto-Orbetello, che aveva incontrato il favore del Consiglio Superiore dei LL. PP., avrebbe comunque costituito un coefficente

favorevole ad un eventuale nuovo giudizio sul tronco Todi Foligno dal punto di vista dell'interesse generale di tutta la linea intermarina.

***

Quali nuovi fatti sono venuti dopo di allora a cambiare l'orientamento della questione ferroviaria Umbra?

Eccoli in breve:

I° L'avanzata costruzione della Centrale fa già constatare anche ai più restii la sua insufficenza a soddisfare i bisogni dell'intera Provincia. Tutte le speranze fondate su la sua importanza e su la sua futura efficenza economica di primo ordine come linea di grande traffico e di allacciamento interprovinciale, vanno scomparendo di fronte alla evidenza delle sue difficoltà tecniche, altimetriche e planimetriche, alla conseguente scarsa potenzialità di velocità e di trazione, al riconoscimento della verità, già prima da molti affermata, che cioè tale linea non abbrevia, ma allunga anzi il percorso tra le stazioni di incrocio colle Ferrovie dello Stato, Ponte S. Giovanni e Terni, — inconvenienti ai quali si è ora cercato di porre riparo colla introduzione della trazione elettrica, — alla convinzione infine che il valico appenninico verso Forlì o Cesena, cioè nel senso longitudinale, si allontani sempre più dalla realtà dopo la costruzione della Borgo S. Lorenzo Pontassieve e la decisione per la direttissima Bologna-Prato.

II° La costruzione della Orvieto Orbetello è ormai a ritenersi imminente dopo che la concessione della linea è stata accordata alla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, e dopochè le difficoltà maggiori, dal punto di vista fiscale e burocratico, sono in via di essere superate.

III° È non solo avvenuta la concessione della Norcia-Spoleto, ma le recenti notizie in proposito garantiscono della sollecita costruzione di questo importante confluente della Roma Ancona,

* * *

A seguito di tale attuale situazione di fatto vediamo ora quale deve essere, secondo noi, l'indirizzo che debbono seguire i maggiori Enti rappresentativi degli interessi di tutta la Regione Umbra, cioè il Consiglio Provinciale e la Camera di Commercio, nei riguardi dei progetti di ferrovie già esistenti e dei nuovi testè messi sul tappeto, e cioè:

a) il valico appenninico per Cesena o meglio per Forlì, come è stato recentemente ristudiato dagli ing. Casini e Abbiati,

b) la Arezzo Borgo S. Sepolcro-Pieve S. Stefano Rimini,

c) la Civitavecchia-Orte,

d) la Orvieto Todi Foligno con i due tracciati della Alta e Bassa Puglia,

e) la Terontola Sinalunga,

f) la Perugia-Chiusi,

g) la Gualdo Val Fabbrica-Ponte S. Giovanni.

Onde avere tutti gli elementi per un giudizio sereno, occorre studiare le linee proposte in relazione ai raccordi di esse con le linee già funzionanti.

Per maggiore chiarezza porteremo il nostro esame su tre problemi fondamentali:

a) nuovi raccordi a nord,

b) nuovi raccordi a sud,

c) nuovi raccordi centrali.

* * *

Dei nuovi raccordi a nord sono dunque in discussione il valico appenninico verso Forlì in senso longitudinale deciso, ed il valico appenninico in senso trasversale o diagonale verso Rimini. Abbiamo già accennato come il valico nel senso longitudinale deciso perdette varie probabilità di tradursi in realtà fin da quando fu costrutta la Firenze Faenza. Aggiungiamo ora che tali probabilità sono ancora più ridotte dopo l'avvenuta costruzione della Borgo S. Lorenzo Pontassieve e la decisione favorevole alla diret-

tissima Bologna Prato. E se a tutto ciò si aggiunge: la intuitiva contrarietà della provincia di Arezzo che spera sempre nel valico per il Falterona; le tassative disposizioni di Legge che vietano la concessione alla industria privata di linee che possono far concorrenza a quelle di Stato, il non potersi evidentemente far conto entro un prossimo avvenire sul congestionamento dei tre valichi appenninici già in esercizio o di sicura costruzione, e cioè la Porrettana, la Faentina con i due sbocchi a Firenze e Pontassieve, e la direttissima Bologna-Prato, si deve concludere non essere possibile a tempo nostro la costruzione del valico appenninico in senso longitudinale deciso.

Resta ad esaminare l'apertura del valico in senso trasversale o diagonale al passo di Frassineto a levante di Pieve S. Stefano o sotto quel Poggio detto anch'esso dei Tre Vescovi, che trovasi a mezzogiorno del monte Fumaiolo, onde scendere per la valle della Marecchia a S. Arcangelo e a Rimini. È un progetto che, per non essere concorrente alle Ferrovie di Stato, per gli importanti scopi di allacciamento interprovinciale che si prefigge, per la comunanza di interessi con la provincia di Arezzo e per la possibile utilizzazione, da S. Leo in giù, di parte della esistente ferrovia Fabriano-S. Arcangelo, presenta dei numeri, e merita di essere seriamente studiato onde controllarne la possibilità tecnica e la serietà economica; ed è con queste riserve che mi permetto richiamarvi l'attenzione della opinione pubblica e degli Enti elettivi.

***

Vengo ora a discorrere dei nuovi raccordi a sud.

Di questi non ve ne è in verità che uno: la Orte-Civitavecchia.

La fatalità ha voluto però che tale unica linea si scindesse in due: una per la Manziana e l'altra per il Mignone, e che le popolazioni si mettessero d'accordo proprio su quel progetto che presentava le maggiori difficoltà finanziarie e legali. Così della Orte Civitavecchia, con grande scapito del Circondario di Terni, si parla oggi poco.

Ritengo invece che la questione possa e debba riprendersi con buona speranza di riuscita, tornando anche sopra, se è necessario, a deliberazioni che non costituiscono la difesa dei reali bisogni dei maggiori Comuni interessati.

E mi spiego.

È provato che i percorsi dei due tracciati per la Manziana e per il Mignone risultano pressochè uguali. Ciò messo per fermo, mal si comprende perchè Terni, Orte, Roncigliione, Civitavecchia e la stessa Viterbo debbano aver fatto tanta opposizione onde si adottasse un tracciato piuttosto che l'altro. È invece assai logico come dal momento che si deve attraversare una linea privata, la Roma-Viterbo, e che questa è utilizzabile per Km. 14, si debba dare la preferenza, nell'interesse generale dello Stato e del miglior andamento del servizio, al progetto presentato dalla Mediterranea; mentre poi, nell'interesse peculiare di tutta la Regione Tirrena, e di Viterbo in special modo, la costruzione attuale della Orte-Civitavecchia per la Manziana lascerebbe aperta la questione per un successivo raccordo ferroviario Viterbo-Corneto Tarquinia o Montalto, assai più utile agli indicati interessi generali, di quello che non sia l'attuale tracciato per il Mignone con attacco a Capranica.

Concludo quindi queste osservazioni sul secondo problema, consigliando francamente la riapertura dell'agitazione per la Orte-Civitavecchia, cessando però dall'ostacolare il progetto della Mediterranea per la Manziana.

***

E vengo al terzo problema: raccordi centrali.

Escludo anzitutto il progetto di una linea Terontola Sinalunga, che è eccentrica totalmente alla nostra provincia e che non presenta nessun serio vantaggio economico per nessuna delle Città umbre, e mi restringo all'esame delle tre linee: Perugia Chiusi, Gualdo Tadino Ponte S. Giovanni, Foligno-Todi-Orvieto.

Fra queste la Foligno Todi Orvieto primeggia per il diritto di cittadinanza indubbiamente acquistato per gli anni da che

essa è stata sottoposta alla Pubblica opinione. Questa linea è costituita da due tronchi separati: Orvieto-Todi e Todi-Foligno, quest'ultimo studiato per due diversi tracciati chiamati Alta e Bassa Puglia. Contro ambedue i tracciati del tronco Todi-Foligno si è piazzato ora il progetto della Gualdo Tadino-Valfabbrica Ponte S. Giovanni sommariamente sviluppato nei giornali dell'egregio ing. Rimini.

Dal punto di vista tecnico esso è commendevolissimo; ma forse, a mio modesto parere, la sua importanza economica è stata esagerata.

Allo stato delle cose, e salvo quanto diremo in seguito, il tronco proposto, lungo circa Km. 30, non ha in sè oggi che l'importanza di una linea locale; ma siccome sul suo percorso incontra il solo Comune di Valfabbrica senza che nessun altro paese, sia pur piccolo, abbia interesse a giovarsene, perchè tutto intorno ed a brevissima distanza serrata dalle esistenti Ponte S. Giovanni Foligno, Foligno Fossato, Fossato Umbertide e Umbertide-Ponte S. Giovanni, così devesi riconoscere che tale linea risulterebbe sicuramente passiva. E vale la pena di proporre la costruzione di una linea con tali sicure deficenze economiche, e col danno di un importante centro quale è Foligno, al solo scopo di abbreviare di pochi chilometri il percorso Perugia-Ancona?

A me sembra che la questione meriti un più sereno studio.

Quanto ho detto per tale linea posso dire per l'altra linea proposta: la Perugia Piegaro Chiusi, la quale considerata per sè sola, ha un carattere locale altrettanto marcato che la precedente, poichè al pari di questa non può richiamare su sè stessa alcuna corrente commerciale all'infuori di quella limitatissima propria ai due soli comuni attraversanti: Piegaro e Panicale, mentre poi recherebbe danno indubbio al comune di Città di Pieve che perderebbe la sua importante linea automobilistica, ed ai Comuni del Lago che vedrebbero peggiorati i loro rapporti col Capoluogo; poichè, evidentemente, a seguito delle comunicazioni migliori che la nuova linea stabilirebbe fra Chiusi e Perugia, rimarrebbe più abbandonato anche di quello che oggi purtroppo già è il tronco delle Ferrovie dello Stato: Perugia Terontola.

Nè si può affermare che la Perugia-Chiusi abbia ad essere utile per facilitare le relazioni di Perugia con Roma. Questo scopo Perugia potrà ottenere in modo completo e brillante colla costruzione di un'altra delle linee proposte e della quale verremo in breve a parlare, e cioè della Todi-Orvieto, poichè in questo caso Perugia andrà a prendere i diretti e direttissimi per Roma seguendo l'ipotenusa del triangolo Perugia-Chiusi-Orvieto e cioè la Perugia-Orvieto, invece dei due cateti Perugia-Chiusi e Chiusi-Orvieto.

La Chiusi-Perugia e la Ponte S. Giovanni Gualdo potrebbero peraltro assumere una certa importanza il giorno che colla eventuale soppressione della stazione di Perugia-Fontivegge, unico scalo di Perugia rimanesse la stazione di Ponte S. Giovanni, ed a questo nodo ambedue le linee si potessero raccordare, determinando così un'unica linea diagonale che avesse il grande scopo di migliorare i rapporti tra la provincia di Siena e la Marca di Ancona e di Macerata. Ma, la rinunzia alla stazione di Fontivegge con il conseguente abbandono del ferro di cavallo onde rettificare tutto il tracciato e rendere così la linea più adatta al passaggio dei treni rapidi, non è provvedimento che ci risulti in minima parte gradito ai cittadini di Perugia i quali pure sono gli unici giudici in tale questione; nè un abbreviamento di percorso tra la provincia di Siena e la Marca di Ancona e di Macerata è certo imposto ora dalla entità del commercio tra le indicate regioni.

Per tutte le indicate ragioni, ritengo pertanto che il prendere oggi in considerazione l'una o l'altra delle linee proposte sia prematuro.

Dei vari raccordi centrali proposti non rimane quindi a parlare che della Foligno-Todi-Orvieto coi due tronchi Orvieto-Todi e Todi-Foligno, e colle due varianti di quest'ultimo per la Alta e la Bassa Puglia.

Già dissi del diritto di precedenza che tale linea ha indubbmente acquistato per gli anni dacchè essa trovasi sul tappeto, e per gli importanti, diversi e particolareggiati studi tecnici compiuti, i quali hanno dimostrato come tale linea — per qualsivo-

glia tracciato si creda condurla — riunisca in sè per curve, pendenze e solidità, tutti i caratteri richiesti dalle linee di grande traffico.

Ma, contro le nuove minaccie che le pervengono da parte principalmente della Valfabbrica-Ponte S. Giovanni, occorre ricordare ed affermare ancora una volta che la Foligno-Todi-Orvieto, oltre al servire centri locali intermedi assai più importanti e numerosi che l'altra, e cioè Bevagna, Montefalco, Giano, Gualdo Cattaneo, Todi e Baschi, ed a utilizzare nodi ferroviari esistenti od in costruzione e centri commerciali già formati, assume una importanza nazionale quale nessuna delle altre può contrastarle, poichè colla Ancona-Foligno esistente e colla Orvieto-Orbetello di imminente costruzione, verrà a costituire l'arteria massima trasversale dell'Italia media, che arrecherà vantaggi inestimabili a ben quattro regioni: Toscana, Lazio, Umbria e Marche ed a due porti commerciali e militari di grande avvenire: Ancona e Porto S. Stefano.

La constatazione, che nessuno può disconoscere, di questo suo altissimo valore nazionale, — derivantele da elementi di ogni genere, economici, politici e strategici, — mi dispensa dall'esaminare quale delle varianti proposte per la Alta o per la Bassa Puglia sia da preferirsi nella costruzione del tronco Foligno-Todi. L'adozione dell'uno o dell'altro dei due tracciati,od anche di qualchedun altro che può ancora studiarsi, dipende da elementi tecnici assai minuti, il di cui esame esorbita dal carattere di questa relazione, e che è piuttosto devoluto al Consiglio Superiore dei LL. PP.

Mi piace però soffermarmi alquanto sul tronco Orvieto-Todi, anzitutto per fare rilevare come a questo tronco si aggiunga il grandissimo valore di essere non solo il tronco finale della trasversale da Foligno, ma bensì anche della trasversale da Gualdo Tadino a Ponte S. Giovanni, e di qualsivoglia dei valici appenninici proposti. Desidero poi rilevare quanto sia erroneo l'insistere, come taluni vanno ancora facendo, sulla preferibilità di un tronco Todi-Baschi alla Todi Orvieto.

Per dimostrare l'insostenibilità della Todi-Baschi occorre por mente agli scopi che il raccordo da Todi in giù deve prefiggersi.

Questo raccordo ha evidentemente tre scopi: l'uno trasversale puro; l'altro diagonale discendente; il terzo diagonale ascendente.

Risponde ad uno scopo diagonale ascendente quando porta sulla Roma-Firenze, in direzione di Siena e Firenze i prodotti ed i viaggiatori provenienti dal territorio Tuderte: risponde ad uno scopo trasversale puro quando portaa lla costruenda Orvieto-Orbetello i prodotti e i viaggiatori di tutta l'Umbria: risponde ad uno scopo diagonale discendente quando porta sulla Firenze-Roma, in direzione di Orte e Roma, le merci e i viaggiatori dell'Umbria alta e media, e delle regioni legate ai proposti valichi appenninici. Ora è indubbio, e non merita certo dimostrazione, che la Todi-Orvieto ha sulla Todi-Baschi, per le direzioni trasversale pura e diagonale ascendente, una prevalenza addirittura assoluta. É facile dimostrare che anche nella direzione diagonale discendente la Todi-Orvieto è in eccellenti condizioni. Infatti devesi considerare che la creazione di un nuovo nodo ferroviario alla stazione di Baschi, a soli sette chilometri dallo scalo di Orvieto, ove per effetto della Orvieto-Orbetello un importante nodo si andrà in breve a formare, porterebbe per conseguenza tali gravi intralci nell'esercizio, da distruggere di colpo tutti i benefici sperati dal minor percorso di circa Km. 10, chè tanti e non più si guadagnerebbero nella direzione diagonale discendente. Il ritardo prodotto dalla nuova fermata dei treni diretti e direttissimi alla stazione di Baschi annullerebbe, nei riguardi della nuova linea, il tempo guadagnato per il minor percorso, nel mentre che a carico dell'esercizio della centrale Roma-Firenze il danno di tempo e di orario sarebbe gravissimo. E come sarebbero conciliabili con uno sbocco a Baschi i raccordi tra la Orbetello-Orvieto e le provenienze dall'Umbria centrale ed alta?

Davvero non trovo che la questione meriti ulteriori dimostrazioni, poichè a tutte le persone scevre da preconcetto deve ormai apparire chiaro che nell'interesse generale di tutta l'Umbria si deve parlare solamente del tronco Todi-Orvieto.

***

Il che messo bene in chiaro, mi affretto alla conclusione.

É innegabilmente urgente il dare opera efficace perchè l'Umbria profitti della sua felice postura nel mezzo dell'Italia Centrale, onde collo stendere, per modo di dire, le braccia, mediante le ferrovie trasversali, diagonali e longitudinali, alle vicine Regioni, venga con esse a costituire una completa unità commerciale.

Ma acchè ciò possa effettuarsi con la ragionata successione di fatti che sola affida del successo, occorre evidentemente anche nelle questioni ferroviarie, come del resto in tutti i problemi della vita privata e sociale, cominciare dal più facile per poi giungere al difficile, provvedere prima al necessario, e rimandare a poi quello che è solamente utile o fors'anche superfluo.

Limitiamoci adunque nel momento presente alla costruzione di quelle linee che hanno ormai sicuro diritto di precedenza ed incontestabile volore economico per tutta la provincia quali sono la trasversale Umbro-Maremmana e la Orte-Civitavecchia; rivolgiamo anche la nostra opera allo studio di quel valico appenninico a nord che sia più economico e di più probabile esecuzione, e che meglio favorisca la trasformazione a scartamento ordinario della Arezzo-Fossato: ma rimettiamo ad un futuro, che vogliamo pure augurare abbia ad essere molto prossimo, lo studio e l'agitazione per altre linee ferroviarie anche esse indubbiamente utili, ma non reclamate in modo impellente da interessi vitali ed estesi, lasciando ancora alle linee automobilistiche il grande compito di creare rapporti commerciali dove ancora non esistono, e di aprire quindi, per così dire, la strada alla costruzione più o meno prossima dei nuovi tronchi ferroviari desiderati.

Così facendo compiremo opera veramente saggia e nazionale, dacchè oggi è più che mai necessario saper contemperare le forze finanziarie del nostro paese con i bisogni veri e sentiti della nostra industria e del nostro commercio.

1371661 P